



## 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การค้าเนินธุรกิจการค้า ไม่ว่าจะ เป็นในระดับท้องถิ่นหรือในระดับโลก จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมี การขนส่งและการกระจายสินค้าเข้ามาเกี่ยวข้องกับการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า ทั้งนี้เพราะจุดกำเนิดสินค้ามักจะไม่ได้เป็นจุดเดียวกันกับจุดบริโภค กิจกรรมการขนส่งและการกระจายสินค้า จึงเป็นกิจกรรมที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ในการดำเนินธุรกิจการค้า ดังที่มีการกล่าวไว้ว่า “ไม่มีการค้าใดปราศจากการขนส่ง” (There is no trade without transportation) การขนส่งเปรียบเสมือนเป็นหัวใจสำคัญของแทบทุกภาคธุรกิจ เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่เชื่อมโยงและสนับสนุนกิจกรรมอื่นๆ ไม่ว่าจะ เป็นกระบวนการผลิต การจัดการสินค้าคงคลัง กระบวนการจัดซื้อ ซึ่งกระบวนการเหล่านี้จะมีผลต่อการให้บริการของลูกค้า การขนส่งและการกระจายสินค้าเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ที่สำคัญในการกำหนดราคาเนื่องจากค่าใช้จ่ายในการกระจายสินค้ามีสัดส่วนที่สูงประมาณ 21% ของยอดขายสินค้า (Lambert and Stock, 1993, 12) ถ้ามีระบบบริหารการจัดส่งที่มีประสิทธิภาพ จะสามารถช่วยลดต้นทุนและราคาสินค้าลงได้ และยังสามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าที่มีเพิ่มขึ้นและสามารถกระจายสินค้าได้อย่างทั่วถึงมากขึ้น

ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการหลายบริษัทที่ต้องการเพิ่มศักยภาพทางด้านนี้ โดยการให้บริษัทด้านโลจิสติกส์เข้ามาช่วยจัดการการกระจายสินค้า ระบบโลจิสติกส์เป็นระบบ One Stop Service ที่รวมการดำเนินงานทั้งการขนส่ง การกระจายสินค้า และด้านข้อมูลข่าวสารเข้าด้วยกัน เช่น การขนส่งวัตถุดิบไปโรงงานจากโรงงานขนส่งสินค้าสำเร็จรูปต่อไป การเก็บรักษาไว้ที่คลังสินค้า การบริหารสินค้าคงคลัง การจัดลำดับการผลิต การพยากรณ์จำนวนการผลิต จำนวนการเก็บรักษาสินค้าที่คลังสินค้า การบรรจุหีบห่อ การบริการการขนส่งขั้นสุดท้ายให้สินค้าที่ผลิตสำเร็จรูปไปถึงมือผู้บริโภค โดยทุกขั้นตอนจะมีการดำเนินงานด้านเอกสารและข้อมูลไปพร้อมกับตัวของวัตถุดิบเอง หรือวัสดุสินค้าในขั้นตอนการผลิตจนกลายเป็นสินค้าสำเร็จรูปสู่มือผู้บริโภค (จินตนา บุญงการ, 2542) บริษัททางด้านโลจิสติกส์จะเป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญทางด้านนี้โดยตรงและมีเทคโนโลยีในการจัดการ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและรองรับความต้องการของตลาดที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา และนอกจากนั้นแนวโน้มของการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทยควรได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ การส่งเสริมและพัฒนาภาคการขนส่งและการกระจายสินค้าของประเทศ เพื่อเชื่อมโยงต่อระบบโครงข่ายของการกระจายสินค้าเพื่อเข้าไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ศูนย์กระจายสินค้า

จะปฏิบัติตนเป็นเพียงทางผ่านของสินค้าจากผู้ผลิตสู่ผู้ค้าปลีกเท่านั้น หรือที่เรียกกันในปัจจุบันว่า Cross-dock ศูนย์กระจายสินค้าไม่ได้ทำอะไรจากการขายสินค้าสู่ผู้ค้าปลีก หากแต่รับจ้างผู้ค้าปลีก ในการจัดเก็บ กระจาย และขนส่งสินค้าเท่านั้น ซึ่งสามารถทำให้ผู้ประกอบการได้รับความสะดวกรวดเร็ว และสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง อันจะเป็นแนวทางในการเพิ่มศักยภาพของการส่งออกและนำเข้าสินค้าของไทย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้สังเกตเห็นถึงโอกาสการดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลว่ามีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงไป ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต่างมองหารูปแบบการขนส่งที่จะสามารถสร้างความสะดวกและลดภาระขั้นตอนการดำเนินการ ผู้วิจัยจะมุ่งศึกษาถึงการให้บริการในรูปแบบการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมต่อเนื่อง โดยการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Consolidation Center) สำหรับสินค้า LCL (Less Than Container Loaded) ภายในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ซึ่งในปัจจุบันรัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อศูนย์กระจายสินค้าสำหรับ SMEs และมีโครงการที่จะตั้งศูนย์กระจายสินค้าแบบครบวงจรให้ครบทุกจังหวัดทั่วประเทศ การวิจัยครั้งนี้จะเน้นการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านการตลาดกับผู้ประกอบการที่มีความต้องการนำเข้าและส่งออกสินค้าในเขตนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดชลบุรีและระยอง ซึ่งในปัจจุบันไม่มีผู้ให้บริการการขนส่งสินค้านำเข้าเปิดให้บริการดังกล่าว

ในปัจจุบันผู้ส่งออกในจังหวัดชลบุรีและระยอง เช่น ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอมตะนคร นิคมมาบตาพุด นิคม Eastern Seaboard (ระยอง) ฯลฯ ล้วนประสบกับค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูงสำหรับสินค้าประเภท LCL หรือ Less Than Container Loaded ซึ่งสินค้าจะต้องถูกนำมาบรรจุที่ทำเรือกรุงเทพ หรือลานบรรจุสินค้าต่างๆในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้ส่งออกเหล่านี้ต่างก็ประสบปัญหาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของการขนส่งที่สูงขึ้น ต้องเหมารลดจากบริเวณนิคมมาที่กรุงเทพมหานคร สูญเสียเวลา ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง อีกทั้งเวลาในการติดต่อประสานงานกับฝ่ายต่างๆที่เกี่ยวข้อง ในปัจจุบันสถานการณ์การบรรจุสินค้าในท่าเรือคลองเตยมีความหนาแน่นมาก เนื่องจากพื้นที่ในบริเวณลานบรรจุสินค้ามีไม่มากนัก ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือหลักของประเทศซึ่งเปรียบเสมือนประตูแห่งการขนส่งสินค้าทางทะเลสำหรับสินค้าเข้าและสินค้าออก เป็นเครื่องวัดถึงสถานภาพทางเศรษฐกิจของประเทศตั้งอยู่ในย่านชุมชนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งกำลังประสบกับปัญหาการจราจรแออัดอย่างหนัก เนื่องจากปริมาณรถบรรทุกที่เข้าไปในบริเวณท่าเรือมีจำนวนมาก และพื้นที่ของการบรรจุสินค้ามีอยู่อย่างจำกัด ทำให้ปริมาณการไหลเวียนของรถบริเวณท่าเรือกรุงเทพเป็นไปอย่างล่าช้า ส่งผลทำให้การจราจรติดขัดโดยรอบ (พรชัย, 2533) การบรรจุสินค้าแบบ LCL จะดำเนินการภายในลาน Freight Forwarder 4 เท่านั้น ซึ่งมี Freight Forwarder ประกอบกิจการในบริเวณนี้ถึง 14 ราย และการบรรจุในแต่ละวัน มีปริมาณโดยเฉลี่ยถึง 80 Teus จากสถิติ

เรือบรรทุกทุกเข้าออกในเขตท่าเรือคลองเตยพบว่า มีปริมาณรถประมาณ 9,000 คัน ในแต่ละวัน เนื่องจากผู้ส่งออกสินค้าแบบ LCL จะต้องทำการบรรจุตู้ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ทำให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างล่าช้า ส่งผลให้การจราจรภายในท่าเรือมีความหนาแน่นมาก ทำให้ต้องเสียเวลาในการรอเข้าท่า และส่งผลทำให้การจราจรบริเวณท่าเรือคลองเตยติดขัดไปทั่วบริเวณใกล้เคียงและบริเวณทางต่างระดับโดยรอบ

ตารางที่ 1.1 ข้อมูลสถิติของการบรรจุตู้สินค้าแบบ LCL ภายในท่าเรือกรุงเทพในปี 2547 มีจำนวนดังนี้

เดือน / จำนวน	20 Teu	40 Teu	45 Teu	จำนวนรวม (TEU)
มกราคม	561	774	24	2,157
กุมภาพันธ์	474	785	6	2,056
มีนาคม	522	865	4	2,260
เมษายน	512	809	6	2,142
พฤษภาคม	590	896	15	2,412
มิถุนายน	535	814	32	2,227
กรกฎาคม	552	896	32	2,408
สิงหาคม	595	855	38	2,381
กันยายน	501	803	28	2,163
ตุลาคม	605	892	43	2,475
พฤศจิกายน	583	865	27	2,367
ธันวาคม	611	890	33	2,457
จำนวนตู้รวม	6,641	10,144	271	

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

นอกเหนือจากนั้น ในปัจจุบันการบรรจุสินค้าส่วนใหญ่ภายในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังมีแต่ลักษณะ (Container Yard หรือ CY) คือ การที่ผู้ส่งสินค้าและผู้รับสินค้าเป็นผู้บรรจุสินค้าและนำสินค้าออกจากตู้เอง ณ สถานที่ของตน แต่ยังไม่มีการขนส่งสินค้ารายใดเปิดสถานีตรวจและบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออกในแบบลักษณะ (Container Freight Station หรือ CFS) สำหรับสินค้า

LCL ซึ่งการบรรจุในลักษณะ CFS นี้ จะเหมาะกับผู้ส่งออกและนำเข้ารายย่อยที่ไม่มีสถานที่บรรจุเพียงพอ ซึ่งไม่ต้องการแบกภาระการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้ด้วยตัวเอง หรือผู้ประกอบการที่มีปริมาณสินค้าไม่มาก สินค้าไม่เพียงพอต่อการบรรจุเต็มตู้ ในปัจจุบันมี Off Dock หรือ Container Freight Station ในประเทศไทยอยู่ 16 แห่ง ซึ่งตั้งอยู่กระจายกระจายในกรุงเทพฯ และตามนิคมต่างๆทั่วประเทศ แต่ยังไม่มีการรายใดเปิดศูนย์กระจายสินค้าภายในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และจากนโยบายรัฐบาลที่ต้องการปรับโครงสร้างการแปลงสภาพการทำเรือฯใหม่ให้มีความเหมาะสม โดยให้ท่าเรือกรุงเทพลดบทบาทลงอย่างค่อยเป็นค่อยไป และให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้นเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต ซึ่งจะทำให้บทบาทของท่าเรือกรุงเทพลดลง จำนวนตู้สินค้าจะเริ่มเพิ่มมากขึ้นในท่าเรือแหลมฉบัง หากมีการตั้งศูนย์กระจายสินค้าในบริเวณนิคมแหลมฉบังก็เท่ากับเป็นการสนับสนุนโครงการของรัฐบาล และเป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจ

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการของผู้ประกอบการศูนย์กระจายสินค้า
2. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ทางการตลาดในการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าสำหรับสินค้าตู้แอลซีแอลในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

## 1.3 ขอบเขตของการวิจัย

เพื่อศึกษาตลาดของศูนย์กระจายสินค้า สำหรับสินค้าตู้แอลซีแอลภายในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง โดยจะมุ่งเน้นศึกษาเฉพาะความเป็นไปได้ทางการตลาด ซึ่งจะทำให้การสำรวจทางการตลาดเกี่ยวกับความต้องการของลูกค้าที่จะใช้บริการ โดยจะทำแบบสอบถามและสัมภาษณ์เพื่อศึกษาความต้องการของลูกค้าที่จะใช้บริการ รวมทั้งศึกษาพฤติกรรมของลูกค้า โดยกลุ่มเป้าหมายที่จะทำการสำรวจ คือ ผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกในเขตจังหวัดชลบุรีและระยองเท่านั้น

## 1.4 ขั้นตอนการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจะดำเนินการวิจัยโดยใช้วิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Exploratory Research) โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

1. ทบทวนทฤษฎีเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล โดยศึกษาจากเอกสาร บทความ วารสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เอกสารประกอบการวิจัยจากภาครัฐและเอกชน ข้อมูลด้านการขนส่ง ข้อมูลเกี่ยวกับระบบการกระจายสินค้าและโลจิสติกส์ในปัจจุบัน และข้อมูลจากเว็บไซต์ต่างๆ เป็นต้น
2. การออกแบบสอบถาม ผู้วิจัยจะสำรวจความคิดเห็นของผู้นำเข้าและส่งออกโดยการออกแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างจะเป็นผู้นำเข้าและส่งออกในเขตจังหวัดชลบุรีและระยอง
3. นำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานที่กำหนดไว้
4. สรุปและนำเสนอผลการศึกษาก่อนความเป็นไปได้ทางการตลาดในการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าแอลซีแอลในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อนำผลการวิจัยไปใช้ในการตัดสินใจในการเปิดศูนย์กระจายสินค้าแอลซีแอล ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และนำไปใช้ในการวางแผนการตลาดเพื่อสามารถตอบสนองได้ตรงตามความต้องการของผู้นำเข้าและส่งออก
2. เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ภาคเอกชน และภาครัฐได้เห็นความจำเป็นในการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าเพื่อ เสริมสร้างขีดความสามารถทางการค้าของประเทศ